

2007. április 25., szerda

II. MELLÉKLET

A 2006-OS IMO-FENNTARTÁS

P6_TA(2007)0149

A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés *I**

Az Európai Parlament 2007. április 25-i jogalkotási állásfoglalása a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (átdolgozott változat) (COM(2005)0588 – C6-0028/2006 – 2005/0238(COD))

(Együttdöntési eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2005)0588) ⁽¹⁾,
 - tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére és 80. cikkének (2) bekezdésére, amelyek alapján a Bizottság benyújtotta javaslatát a Parlamenthez (C6-0028/2006),
 - tekintettel eljárási szabályzata 51. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Jogi Bizottság véleményére (A6-0081/2007),
1. jóváhagyja a Bizottság javaslatát, annak módosított formájában;
 2. felhívja a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha lényegesen módosítani szándékozik a javaslatot vagy a helyébe másik szöveget kíván léptetni;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

⁽¹⁾ A Hivatalos Lapban még nem jelent meg.

P6_TC1-COD(2005)0238

Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2007. április 25-én került elfogadásra a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéséről szóló 2007/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel (átdolgozott változat)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság *javaslatára*,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

2007. április 25., szerda

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽¹⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽²⁾,

mivel:

- (1) A hajók kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéséről szóló, 1995. június 19-i 95/21/EK tanácsi irányelvet ⁽³⁾ többször is jelentősen módosították. Mivel további módosításokra van szükség, az irányelvet az egyértelműség érdekében át kell dolgozni.
- (2) A Közösséget komolyan aggasztják a hajózási balesetek és a tagállamok tengereinek és tengerpartjainak a szennyezése.
- (3) A Közösséget ugyanilyen mérték aggasztják a hajókon tapasztalható élet- és munkakörülmények.
- (4) A hajók biztonsága, a hajók általi szennyezés megelőzése és a hajókon szolgálatot teljesítők élet- és munkakörülményei hatékonyan javíthatók a követelményeket nem kielégítő hajók számának drasztikus csökkentésével a közösségi vizeken a nemzetközi egyezmények, szabályzatok és állásfoglalások szigorú alkalmazása révén.
- (5) **Az Európai Közösség azt óhajtja, hogy e célból mielőbb erősítsék meg a Nemzetközi Munkaügyi Szervezetnek (ILO) a tengerészeti munkáról szóló 2006. évi egyezményét, amelynek 5.2.1. része a kikötő szerint illetékes állam felelősségére vonatkozik.**
- (6) A hajók biztonságának, a hajók általi szennyezés megelőzésének és a hajókon szolgálatot teljesítők élet- és munkakörülményeinek ellenőrzése elsődlegesen továbbra is a lobogó szerinti állam feladata. Ugyanakkor a lobogó szerinti államok súlyos mulasztásokat követtek el a nemzetközi követelmények bevezetése és kikényszerítése terén. Ezért a hajók biztonságára, a környezetszennyezés megelőzésére és a hajókon szolgálatot teljesítők élet- és munkakörülményeire vonatkozó nemzetközi követelmények betartását a kikötő szerint illetékes államnak is helyénvaló ellenőriznie, **elismerve, hogy a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések nem jelentenek szakértői véleményt, az ellenőrzési jelentések nem egyenértékűek a hajóalkalmassági bizonyítvánnyal és a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés nem mentesíti a lobogó szerinti államokat a felelősségük alól.**
- (7) A tagállamok felségvizein hajózó és a tagállamok kikötőit használó hajók vonatkozásában alkalmazandó nemzetközi követelmények hatékony kikényszerítésének összehangolt megközelítésével elkerülhető a verseny torzulása.
- (8) A hajózás ki van téve a terrorizmus fenyegetésének. A közlekedés biztonságát szavatoló intézkedéseket hatékonyan végre kell hajtani, és a tagállamok feladata biztonsági ellenőrzések segítségével szoros figyelemmel kísérni a biztonsági szabályok betartását.
- (9) A kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzések tárgyában 1982. január 26-án Párizsban aláírt egyetértési memorandum (párizsi memorandum) alkalmazásából nyert tapasztalatokat fel kell használni.
- (10) Az Európai Parlament és a Tanács 2002. június 27-i 1406/2002/EK rendelete ⁽⁴⁾ által létrehozott Európai Tengerbiztonsági Ügynökség feladata megfelelő támogatást nyújtani a kikötő szerinti állam általi ellenőrzések egységes és hatékony végrehajtásának biztosításához. Az Ügynökségnek különösen hozzá kell járulnia a kikötő szerinti állam ellenőreinek képesítéséhez és **képzéséhez.**

⁽¹⁾ HL C 229., 2006.9.22., 38. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2007. április 25-i álláspontja.

⁽³⁾ HL L 157., 1995.7.7., 1. o. A legutóbb a 2002/84/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 324., 2002.11.29., 53. o.) módosított irányelv.

⁽⁴⁾ HL L 208., 2002.8.5., 1. o. A legutóbb az 1891/2006/EK rendelettel (HL L 394., 2006.12.30., 1. o.) módosított rendelet.

2007. április 25., szerda

- (11) **Egy hatékony, kikötő szerinti állam általi ellenőrzési rendszer az Európai Unión belüli kikötőket felkereső valamennyi hajó rendszeres ellenőrzését biztosítja. Az ellenőrzés során nagyobb figyelmet kell fordítani az előírásoktól eltérő hajókra; ugyanakkor a minőségi hajókat – vagyis azokat, amelyek jó ellenőrzési eredményekkel rendelkeznek vagy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) olyan tagállamának lobogója alatt közelednek, amely eleget tesz az IMO ellenőrzési rendszerének – ritkább ellenőrzésekkel kell jutalmazni. A kikötő szerinti állam általi ellenőrzések közösségi rendszerét ki kell egészíteni ilyen értelmű új ellenőrzési megoldásokkal, amint annak különböző jellemzőit meghatározzák; és ehhez olyan közös ellenőrzési tervet kell alapul venni, amelynek értelmében minden tagállam igazságosan hozzájárul az átfogó ellenőrzési rendszer létrehozásának közösségi céljához. A tagállamoknak ezenkívül az egyes kikötők hajóforgalmának mértékét és jellegzetességeit figyelembe véve kellene megfelelő számú személyzetet, köztük képezett ellenőröket felvenniük és alkalmazásban tartaniuk.**
- (12) **Az ezen irányelvvel létrehozott ellenőrzési rendszert a párizsi memorandum keretében elvégzett munkával koordinálni kell. Mivel a párizsi memorandumból eredő fejlődést az Európai Unióban való alkalmazhatósága előtt egy közösségi szintű megállapodásba kell foglalni, egy egységes ellenőrzési rendszer létrehozása érdekében szoros együttműködést kell kialakítani a Közösség és a párizsi memorandum között.**
- (13) A kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzésekkel kapcsolatos szabályokat és eljárásokat, beleértve a hajók visszatartásának kritériumait is, célszerű egységesíteni annak biztosítása érdekében, hogy alkalmazásuk az összes kikötőben következetes legyen, amely szintén drasztikusan csökkenti a megfelelő ellenőrzési hálózat elkerülése céljából bizonyos kikötők kiválasztásának lehetőségét.
- (14) Egyes hajókat kategóriák bizonyos élettartam elérése után komoly balesetveszélyt vagy környezeti veszélyt jelentenek, az ilyen hajókat ezért megerősített ellenőrzésnek kell alávetni. Meg kell határozni az ilyen megerősített ellenőrzések végzésének módját.
- (15) **Az ezen irányelv alapján felállított ellenőrzési rendszerben a hajókon végzett rendszeres ellenőrzések közötti idő az adott hajó bizonyos általános és történeti paraméterek alapján meghatározott kockázati profiljától függ. Nagy kockázati profilú hajók esetén ez az idő nem haladhatja meg a hat hónapot.**
- (16) Egyes hajók a hajózás biztonságára és a tengeri környezetre nézve kifejezetten veszélyt jelentenek rossz állapotuk, lobogójuk és előtörténetük miatt. Meg kell akadályozni, hogy az említett hajók befussanak a Közösség vizein, kivéve, ha bizonyítható, hogy biztonságosan hajóznak a Közösség vizein. Célszerű iránymutatásokat megállapítani, amelyek meghatározzák a befutási tilalom elrendelése és feloldása esetén alkalmazandó eljárásokat. Az átláthatóság érdekében közzé kell tenni a Közösség kikötőiből és réveiből kitiltott hajók jegyzékét.
- (17) A közigazgatás és egyes vállalatok számára az ellenőrzések ismétlődéséből fakadó terhek csökkentése érdekében a menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett kötelező szemlék rendszeréről szóló, 1999. április 29-i 1999/35/EK tanácsi irányelv⁽¹⁾ értelmében egy ro-ro komphajón vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművön elvégzett, és a fogadó állam megaláztatására szolgáló szemlék megerősített ellenőrzésnek kell tekinteni a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzések rendszerében.
- (18) A vonatkozó egyezmények rendelkezéseinek be nem tartásából eredő hiányosságokat orvosolni kell. Olyan esetekben, amikor az észlelt hiányosságok egyértelműen biztonsági, egészségügyi vagy környezeti kockázatot idéznek elő, a hajókon kiigazító intézkedéseket kell tenni és a hajókat vissza kell tartani mindaddig, amíg a hiányosságokat meg nem szüntetik.
- (19) Az illetékes hatóságok által hozott, visszatartásra vonatkozó döntések ellen fellebbezési jogosultságot kell biztosítani annak érdekében, hogy az indokolatlan visszatartást és késedelmet előidéző, megfelelően alá nem támasztott döntések megakadályozhatók legyenek.
- (20) A kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzési tevékenységekben részt vevő hatóságok és ellenőrök esetében nem állhat fenn összeférhetetlenség, sem az ellenőrzést végző kikötő, sem az ellenőrzött hajók és egyéb érdekeltségek tekintetében. Az ellenőröket megfelelően kell képesíteni és képzésben kell részesíteni annak érdekében, hogy vizsgálataikat mindig megfelelő vagy magasabb szintű hozzáértéssel végezzék. A tagállamoknak együtt kell működniük az ellenőrök képzésére és képzésére vonatkozó harmonizált közösségi rendszer kidolgozásában és elterjesztésében.

⁽¹⁾ HL L 138., 1999.6.1., 1. o. A legutóbb a 2002/84/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 324., 2002.11.29., 53. o.) módosított irányelv.

2007. április 25., szerda

- (21) A révkalauzok és kikötőhatóságok számára lehetővé kell tenni, hogy hasznos információkat szolgáltatassanak a hajók **észlelt rendellenességeiről**.
- (22) A fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozó, **jogos érdekeiket igazoló személyektől származó** panaszokat ki kell vizsgálni. **Elsőbbséget élvez a panaszok hajókon történő kezelése**. A panaszost értesíteni kell a panasz nyomán született intézkedésekről.
- (23) A tagállamok illetékes hatóságai és egyéb hatóságok vagy szervezetek közötti együttműködés szükséges annak biztosításához, hogy azok a hiányossággal rendelkező hajók, amelyek továbbhaladását engedélyezték, nyomon követhetők legyenek, és a kikötőben tartózkodó hajókkal kapcsolatos információcseréje biztosítható legyen.
- (24) Mivel az ellenőrzési adatbázis a kikötő szerinti állam ellenőrzéseinek alapvető része, a tagállamoknak gondoskodniuk kell az adatbázis frissítéséről a közösségi követelmények szerint.
- (25) A nemzetközi biztonsági, egészségügyi és tengeri környezetvédelmi követelményeknek nem megfelelő hajókkal, azok üzemeltetőivel vagy társaságaival kapcsolatos információk nyilvánosságra hozatala hatékony elrettentést jelenthet, amelynek következtében a szállítványozók tartózkodnak ilyen hajók igénybevételétől, és ösztönzőleg hathat a hajótulajdonosokra a szükséges intézkedések meghozatala vonatkozásában.
- (26) A visszatartott hajók ellenőrzésének és a kilitő határozat visszavonásának teljes költségét a hajótulajdonosnak vagy a hajó üzemeltetőjének kell viselnie.
- (27) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽¹⁾ összhangban kell elfogadni. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK tanácsi határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (28) **Annak érdekében, hogy a tengeri kikötőkkel nem rendelkező tagállamokra ne rójanak aránytalan adminisztratív többletterhet, egy de minimis szabálynak lehetővé kell tennie számukra, hogy eltérjenek ezen irányelv rendelkezéseitől. Az e szabály végrehajtására szolgáló intézkedéseket az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.**
- (29) Mivel a tervezett intézkedés céljait – nevezetesen a közösségi felségvizeken a követelményeket nem kielégítő hajók számának csökkentését a tengerjáró hajókra vonatkozó közösségi ellenőrző rendszer javítása révén – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért azok léptéke és hatása miatt közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a határozat nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (30) Az irányelvnek a nemzeti jogba való átültetésére vonatkozó köteleesség csak azokra a rendelkezésekre vonatkozik, amelyek a korábbi irányelvhez képest jelentős változást képviselnek. A változatlan rendelkezések átültetésének kötelessége a korábbi irányelvből fakad.
- (31) Ez az irányelv nem érinti a tagállamoknak a XV. melléklet B. részében megállapított irányelvek nemzeti jogba való átültetésére vonatkozó határidőkkel kapcsolatos kötelezéseit.
- (32) **Összhangban a jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás⁽²⁾ 34. pontjával, a tagállamoknak saját maguk részére, illetve a Közösség érdekében el kell készíteniük, és közzé kell tenniük táblázataikat, amelyek bemutatják az irányelv és az átültetési intézkedéseik közötti megfeleléseket,**

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

⁽²⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

2007. április 25., szerda

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Cél

Ennek az irányelvnek az a célja, hogy segítse a tagállamok felségvizein a követelményeket nem kielégítő hajók számának drasztikus csökkentését az alábbiak által:

- a) a tengerek biztonságával, a tengeri védelmi biztonsággal, a tengeri környezet védelmével és a bármely ország lobogóját viselő hajók fedélzeti élet- és munkakörülményeivel kapcsolatos nemzetközi és vonatkozó közösségi jogszabályok betartatásának javítása;
- b) a kikötő szerinti állam által végzett hajóellenőrzések közös követelmény-rendszerének kidolgozása, és az ellenőrzési és visszatartási eljárások egységesítése;
- c) **annak biztosítása, hogy a Közösségen belüli kikötőkbe és révekbe befutó valamennyi hajót a kockázati profiljától függő időközönként megvizsgálják, és a nagy kockázatot jelentő hajókat alaposabb és gyakoribb ellenőrzésnek vetik alá;**
- d) **olyan elemek beemelése a kikötő szerinti állam általi ellenőrzés rendszerébe, amelyek közös követelmény-rendszert dolgoznak ki a kikötő szerinti állam általi hajóellenőrzésre, és az ellenőrzési és visszatartási eljárásokat egységesítik.**

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „Egyezmények”: az alábbi egyezmények, jegyzőkönyvek és módosításaik, valamint kötelező jellegű kapcsolódó szabályzataik naprakész változata:
 - a) a merülésvonalakra vonatkozó 1966. évi nemzetközi egyezmény (LL 66);
 - b) az életbiztonság a tengeren tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS 74);
 - c) a hajók által okozott környezetszennyezés megelőzéséről szóló, 1973. évi nemzetközi egyezmény és az ahhoz csatolt 1978. évi jegyzőkönyv (Marpol 73/78);
 - d) a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény (SCTW 78);
 - e) a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályzatról szóló 1972. évi egyezmény (Colreg 72);
 - f) a hajók közbiztonságáról szóló 1969. évi nemzetközi egyezmény (ITC 69);
 - g) a kereskedelmi hajók minimumkövetelményeiről szóló 1976. évi egyezmény (ILO 147.);
 - h) az olajszennyezésért való polgári kártérítési felelősségről szóló 1992. évi nemzetközi egyezmény (CLC 92).
2. „Párizsi memorandum”: a kikötő szerint illetékes tagállam által végzett ellenőrzésről szóló, 1982. január 26-án Párizsban aláírt egyetértési memorandum naprakész változata.
3. **„Az IMO-tagállamok önkéntes ellenőrzési rendszerének kerete és eljárásai”: az IMO A.974(24) közgyűlési határozata értendő.**
4. **„Párizsi memorandum által lefedett régió”: az a földrajzi övezet, amelyben a párizsi memorandum részes államai a memorandum keretében ellenőrzéseket végeznek.**
5. „Hajó”: minden olyan tengeren közlekedő vízi jármű, amelyre egy vagy több egyezmény alkalmazandó, és amely nem a kikötő szerinti állam lobogóját viseli.
6. „Tengeri létesítmény”: olyan tengerfenékhez rögzített vagy úszó platform, amely egy tagállam kontinentális talapzatára vagy a fölé van telepítve.

2007. április 25., szerda

7. „Kikötő”: műtárgyakból és berendezésekből álló szárazföldi és vízi terület, amely – elsődlegesen – lehetővé teszi a hajók fogadását, megrakódásukat és lerakódásukat, az áruk raktározását, ezen áruk fogadását és leszállítását, valamint az utasok felszállását és leszállását;
8. „Rév”: a kikötőben vagy a kikötő joghatósága alá tartozó más területen található olyan hely, amely alkalmas arra, hogy a hajók ott lehorgonyozzanak.
9. „Ellenőr”: olyan állami alkalmazott vagy egyéb személy, akit a tagállam illetékes hatósága felhatalmazott a kikötő szerinti tagállam általi ellenőrzések végzésére, és az illetékes hatóságnak felel.
10. „Iletékes hatóság”: a kikötő szerinti állam által ezzel az irányelvvel összhangban végzett ellenőrzésért felelős tengerészeti hatóság.
11. „Iletékes tengeri védelmi hatóság”: az Európai Parlament és a Tanács a hajók és kikötőlétesítmények védelmének fokozásáról szóló, 2004. március 31-i 725/2004/EK rendeletének ⁽¹⁾ 2. cikke 7. pontjában meghatározott illetékes hatóság.
12. „Első ellenőrzés”: egy hajó ellenőr általi felkeresése annak megvizsgálására, hogy megfelel-e a vonatkozó egyezményeknek, rendeleteknek, és amely tartalmazza legalább a 12. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéseket.
13. „Részletesebb ellenőrzés”: olyan ellenőrzés, amelynek során a hajót, annak felszerelését és személyzetét egészben vagy részben, a 12. cikk (3) bekezdésében meghatározott körülmények között, a hajó szerkezetére, felszerelésére, személyzetére, az élet és munkakörülményekre, valamint a fedélzeti munkavégzéssel kapcsolatos eljárásokra vonatkozóan részletesen vizsgálják.
14. „Megerősített ellenőrzés”: olyan ellenőrzés, amely kiterjed legalább a VIII. mellékletben felsorolt elemekre. A megerősített ellenőrzés magába foglalhat részletesebb ellenőrzést, ha az a 13. cikk szerint egyértelműen indokolt.
15. „Panasz”: információ vagy jelentés, kivéve a rendellenességi jelentést vagy a révkalauzok vagy a kikötői hatóságok által feltárt szembeötölő hiányosságokról szóló jelentést, amint a 22. cikk előírja, amelyet a hajó biztonságában, a személyzet biztonságában vagy egészsége veszélyeztetésének megelőzésében, a fedélzeti élet-és munkakörülményekben és a környezetszennyezés megelőzésében jogosan érdekelt bármely jogi vagy természetes személy nyújt be.
16. „Hajó visszatartása”: a hajó tengerre kifutásának kifejezett tilalma az ellenőrzések során megállapított hiányosságok miatt, amelyek külön-külön vagy együttesen a hajót tengeri hajózásra alkalmatlanná teszik.
17. „Kitiltó határozat”: a hajóparancsnok, a hajóért felelős társaság és a lobogó szerint állam számára kiállított határozat arról, hogy a hajónak a Közösség kikötőibe és réveibe való belépését nem fogják engedélyezni.
18. „Üzemeltetés leállítása”: a hajó további üzemeltetésének kifejezett tilalma az ellenőrzések során megállapított olyan hiányosságok miatt, amelyek külön-külön vagy együttesen a hajó további üzemeltetését kockázatosá teszik.
19. „Társaság”: a hajó tulajdonosa vagy bármely más szervezet vagy személy, mint pl. az igazgató vagy a hajó személyzet nélkül bérlése esetén a bérlő, aki a hajó tulajdonosától átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és aki e felelősség átvállalásával az ISM (nemzetközi biztonságos üzemeltetési szabályzat) rendelkezései szerint irányadó valamennyi kötelezettséget és felelősséget felvállalja.
20. „Elismert szervezet”: hajóosztályozó társaság vagy más magánszerv, amely a lobogó szerinti állam hatóságai nevében jogszabályban előírt feladatokat végez.
21. „Hatósági bizonyítvány”: a nemzetközi egyezményeknek megfelelően a lobogó szerinti állam által vagy annak nevében kiállított bizonyítvány.
22. „Osztályozási bizonyítvány”: elismert szervezet által kiállított bizonyítvány a SOLAS 74. II. fejezete A.1. része 3.1. szabályának való megfelelésről.
23. „Ellenőrzési adatbázis”: információsrendszer a kikötő szerinti állam által végzett Közösségen belüli ellenőrzések rendszerének végrehajtásához, amely tartalmazza a párizsi memorandum régiójában végzett ellenőrzéseket is.

(¹) HL L 129., 2004.4.29., 6. o.

2007. április 25., szerda

3. cikk

Az irányelv hatálya

(1) Ezen irányelv hatálya azokra a hajókra és személyzetükre terjed ki, amelyek egy tagállam kikötőjébe vagy révébe futnak be.

Franciaország határozhat úgy, hogy a Szerződés 299. cikkének (2) bekezdésében említett tengerentúli megyékben található kikötők nem tartoznak az e bekezdésben említett kikötők közé.

Ha egy tagállam a felségvizein, de kikötőn kívül végez ellenőrzést egy hajón, ezt az eljárást ezen irányelv értelmében ellenőrzésnek kell tekinteni.

E cikk rendelkezései nem befolyásolják a tagállamoknak a vonatkozó nemzetközi egyezményekben biztosított beavatkozási jogosultságait.

A tengeri kikötőkkel nem rendelkező tagállamok bizonyos feltételekkel eltérhetnek ezen irányelv alkalmazásától. A Bizottság a 30. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással fogadja el az eltérési mechanizmus végrehajtását szolgáló intézkedéseket.

(2) Az 500 tonna bruttó űrtartalom alatti hajók esetében a tagállamok a hatályos vonatkozó egyezményben rögzített előírásokat alkalmazzák valamint, ha egy egyezmény rendelkezései nem alkalmazandók, megtesznek minden szükséges intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy az érintett hajók ne jelentsenek nyilvánvaló veszélyt a biztonságra, az egészségre vagy a környezetre. E bekezdés alkalmazásakor a tagállamok a párizsi memorandum 1. mellékletében előírt rendelkezéseket tekintik irányadónak.

(3) Az olyan állam lobogóját viselő hajó ellenőrzésekor, amely egy egyezményben nem aláíró fél, a tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ilyen hajóval és annak személyzetével szemben tanúsított bánásmód ne legyen kedvezőbb, mint az említett egyezményt aláíró államok valamelyikének lobogóját viselő hajóval szemben tanúsított bánásmód.

(4) Ezen irányelv hatálya nem terjed ki halászhajókra, hadihajókra, haditengerészeti segédhajókra, kezdetleges építésű fahajókra, nem kereskedelmi célra használt állami hajókra és kedvtelési célú hajókra.

4. cikk

Ellenőrzési jogkör

(1) A tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy – a nemzetközi joggal összhangban – jogukban álljon külföldi hajók fedélzetén végrehajtani az ebben az irányelvben említett ellenőrzéseket.

(2) A tagállamok illetékes hatóságokat tartanak fent a hajók ellenőrzésére, és minden olyan szükséges intézkedést megtesznek, amelyek célja annak biztosítása, **hogy azok az** ezen irányelvben megállapítottak szerint lássák el feladataikat. Ezen belül különösen: gondoskodnak kellő számú személyzet felvételéről és foglalkoztatásáról, beleértve a minősített ellenőröket, figyelembe véve az egyes kikötők hajóforgalmát és a forgalom jellegét.

A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, hogy a **12. és 13. cikkben és az I. melléklet II. részében** előírt **első és megerősített** ellenőrzések elvégzésére mindig rendelkezésre álljon elegendő ellenőr.

5. cikk

Közösségi ellenőrzési rendszer

(1) A tagállamok **a 12. cikkben leírt kiválasztási rendszer és a I. melléklet rendelkezései alapján végzik az ellenőrzéseket.**

2007. április 25., szerda

(2) Valamennyi tagállam köteles évente annyi hajót ellenőrizni, amekkora rész rá hárul a Közösségen és a párizsi memorandum által lefedett területen belül évente végrehajtandó ellenőrzések teljes számából. Ez a rész az adott tagállam kikötőibe és réveibe befutó hajók száma alapján számítható ki, a Közösség összes tagállamának és a párizsi memorandum részes államainak kikötőibe és réveibe befutó hajók létszámával arányosan.

6. cikk

A közösségi ellenőrzési rendszernek való megfelelés

Az 5. cikknek megfelelően a tagállamok kötelesek:

- a) a 11. cikk a) pontja szerint ellenőrizni a kikötőikbe és réveikbe tartó összes I. prioritási csoportba tartozó hajót;
- b) évente meghatározott számú ellenőrzést végrehajtani az I. és a II. prioritási csoportba tartozó hajókon, a 11. cikk a) és b) pontja értelmében, de legalább az éves ellenőrzési kötelezettségvállalásuknak megfelelően.

7. cikk

Bizonyos hajók ellenőrzésétől való eltekintés körülményei

(1) A tagállamok az alábbi feltételek esetén határozhatnak az I. prioritási csoportba tartozó hajó ellenőrzésének elhalasztásáról:

- i. az ellenőrzés elvégezhető amikor a hajó legközelebb befut ugyanabban a tagállamban, feltéve hogy a hajó eközben nem fut be a Közösség vagy a párizsi memorandum által lefedett régió egyetlen kikötőjébe vagy révébe sem; a halasztás nem haladhatja meg a tizenöt napot; vagy
- ii. az ellenőrzés tizenöt napon belül elvégezhető a Közösség vagy a párizsi memorandum által lefedett régió valamely másik kikötőjében, feltéve hogy a másik kikötő állama vállalja az ellenőrzés elvégzését.

Ha egy ellenőrzést elhalasztanak, de nem végzik el az i. és ii. alpontoknak megfelelően és a halasztást nem tüntetik fel az ellenőrzési adatbázisban, úgy kell tekinteni, mintha az elhalasztó állam elmulasztotta volna az ellenőrzést.

(2) Egy I. prioritási csoportba tartozó hajó operatív okokból végre nem hajtott ellenőrzése az alábbi kivételes körülmények esetén nem tekintendő mulasztott ellenőrzésnek, feltéve hogy az ellenőrzés végre nem hajtásának okát az ellenőrzési adatbázisban rögzítették: ha az illetékes hatóság megítélése szerint az ellenőrzés elvégzése az ellenőrök, a hajó, a legénység, a kikötő vagy a tengeri környezet biztonságának kockáztatásával járt volna.

(3) Ha egy horgonyzó hajón nem végzik el az ellenőrzést, de az ii. alpont alkalmazása esetén a mulasztás okát feltüntetik az ellenőrzési adatbázisban, ezt nem kell mulasztásnak tekinteni ha:

- i. a hajó ellenőrzését a Közösség vagy a párizsi memorandum által lefedett régió egy másik kikötőjében végzik el tizenöt napon belül az I. melléklet szerint, vagy
- ii. ha az illetékes hatóság megítélése szerint az ellenőrzés elvégzése az ellenőrök, a hajó, a legénység, a kikötő vagy a tengeri környezet biztonságának kockáztatásával járt volna.

(4) A Bizottság a 30. cikk (2) bekezdésében foglalt ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással fogadhatja el e cikk végrehajtási intézkedéseit.

2007. április 25., szerda

8. cikk

A hajók érkezéséről szóló értesítés

(1) Egy tagállam **kikötőjébe vagy révébe tartó, a 13. cikk értelmében megerősített ellenőrzésnek alávethető** hajó üzemeltetője, ügynöke vagy a hajó parancsnoka a III. melléklet **rendelkezéseivel** összhangban értesíti a hajó érkezéséről a tagállamot.

(2) Az (1) bekezdésben és a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló, 2002. június 27-i 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ 4. cikkében említett értesítés kézhezvételét követően a kikötőhatóság továbbítja az információt az illetékes hatóságoknak.

(3) Az e cikkben előírt valamennyi kommunikációhoz elektronikus eszközöket kell használni. Egyéb eszközök kizárólag akkor használhatók, ha elektronikus eszközök nem állnak rendelkezésre.

(4) A tagállamok által a III. melléklet végrehajtása céljából bevezetett eljárások és formátumok megfelelnek a 2002/59/EK irányelv alkalmazandó rendelkezéseinek.

9. cikk

A hajó kockázati profilja

(1) A tagállamok kikötőibe vagy réveibe tartó valamennyi hajónak meghatározzák a kockázati profilját, amely meghatározza, hogy melyik prioritási csoportba tartozik, milyen időközönként és milyen alapossggal kell ellenőrizni. Valamennyi hajó kockázati profilját fel kell tüntetni az ellenőrzési adatbázisban.

(2) A hajó kockázati profilját az alábbi általános és történeti elemek összegzésével határozzák meg:

a) Általános elemek

Az általános elemek a hajó típusán, korán, lobogóján, a hozzá kapcsolódó elismert szervezeteken és a társaság teljesítményén alapulnak, a I. melléklet I. része 1. pontjának és a II. mellékletnek megfelelően.

b) Történeti elemek

A történeti elemek egy adott időszak során tapasztalt rendellenességek és visszatartások számán alapulnak, a I. melléklet I. része 2. pontjának és a II. mellékletnek megfelelően.

(3) A Bizottság a 30. cikk (2) bekezdésében foglalt ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással fogadja el e cikk végrehajtási szabályait, feltüntetve különösen az alábbiakat:

- az egyes kockázati elemekhez rendelt értékek,
- az egyes kockázati profilokhoz rendelt kockázati elemek kombinációi,
- a I. melléklet I. részének 1. c) pontja iii) alpontjában említett, a lobogó szerinti állam kritériumainak alkalmazási feltételei, az alkalmazandó eszközöknek való megfelelés bizonyítását illetően.

(¹) HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

2007. április 25., szerda

10. cikk

Az ellenőrzések gyakorisága

- (1) A Közösség kikötőibe vagy réveibe befutó hajókat rendszeres vagy kiegészítő ellenőrzéseknek vetik alá, a következők szerint:
- a) A hajókat a kockázati profiljuktól függően előre meghatározott időközönként rendszeres ellenőrzésnek vetik alá, a I. melléklet II. részének 1. szakasza értelmében. A rendszeres ellenőrzések közötti idő a nagy kockázatot jelentő hajók esetében nem haladhatja meg a hat hónapot. Más kockázati profil esetében a rendszeres ellenőrzések közötti idő a kockázati szint csökkenésével fokozatosan nő, a I. melléklet II. részének 1. szakasza szerint.
 - b) A hajókat a legutóbbi rendszeres ellenőrzés időpontjától függetlenül kiegészítő ellenőrzésnek vetik alá a következők szerint:
 - i. az illetékes hatóság gondoskodik róla, hogy a I. melléklet II. részének 2.1 szakaszában felsorolt súlyosbító körülmények által érintett hajókat ellenőrizték,
 - ii. a I. melléklet II. részének 2.2 szakaszában felsorolt váratlan körülmények által érintett hajók ellenőrzés tárgyát képezhetik. A kiegészítő ellenőrzés elvégzéséről szóló határozatot az illetékes hatóság szakmai döntésére kell bízni.
- (2) A rendszeres és kiegészítő ellenőrzések kiterjednek az egyes hajók előre meghatározott részeinek vizsgálatára, mely részeket a hajó és az ellenőrzés típusától, illetve a kikötő szerinti állam által végzett korábbi ellenőrzések eredményeitől függően jelölnék ki.

Az ellenőrzési adatbázis tartalmazza, hogy mely kockázatot jelentő részeket kell minden egyes ellenőrzés alkalmával megvizsgálni.

- (3) A 30. cikk (2) bekezdésében foglalt ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással és a párizsi memorandum keretében alkalmazott eljárások figyelembe vételével a Bizottság megállapítja e cikk végrehajtási szabályait, meghatározva a hajó típusa függvényében ellenőrizendő pontok jegyzékét.

11. cikk

Az ellenőrizendő hajók kiválasztása

Az illetékes hatóság gondoskodik róla, hogy a hajókat a I. melléklet I. része szerinti kockázati profilnak megfelelően, vagy a I. melléklet II. részének 2. szakaszában felsorolt rendhagyó és váratlan körülmények függvényében válasszák ki ellenőrzésre.

A hajók ellenőrzése érdekében az illetékes hatóság:

- a) a I. melléklet II. részének 3.1 szakaszában leírt kiválasztási szempontoknak megfelelően kiválasztja az I. prioritási csoportba tartozó hajókat, amelyeket kötelező ellenőrizni,
- b) a I. melléklet II. részének 3.2 szakasza értelmében a II. prioritási csoportba tartozó hajókat is kiválaszthat ellenőrzésre.

2007. április 25., szerda

12. cikk

Az ellenőrzések típusai

(1) **A tagállamok gondoskodnak róla, hogy a 11. cikknek megfelelően ellenőrzésre kiválasztott hajókat első, részletesebb vagy megerősített ellenőrzés alá vessék, az alábbiak szerint:**

(2) **Első ellenőrzés**

- a) **Valamennyi hajó ellenőrzése alkalmával** az illetékes hatóság gondoskodik arról, hogy az ellenőr legalább ellenőrizze a IV. mellékletben felsorolt, a nemzetközi egyezmények és a Közösség tengerbiztonsági jogszabályai követelményeinek megfelelően a fedélzeten tartott bizonyítványokat és **dokumentumokat**.
- b) **Ha** egy hajót azzal a feltétellel engednek ki egy kikötőből, hogy a következő kikötőben megszüntetik a hiányosságokat, az ellenőrzés a következő kikötőben csak arra terjed ki, hogy a hiányosságok megszüntetése megtörtént-e.

Az ellenőrnek jogában áll szaktudása alapján úgy dönteni, hogy az ellenőrzést ki kell terjeszteni más tényezőkre is.

(3) **Részletesebb ellenőrzés**

A fedélzeti üzemeltetési követelmények további vizsgálatára is kitérő részletesebb ellenőrzést kell végrehajtani minden olyan esetben, amikor a (2) bekezdés b) pontjában említett ellenőrzések végrehajtását követően egyértelmű bizonyítékok alapján feltételezhető, hogy a hajó, annak felszerelése vagy személyzete lényegileg nem elégíti ki egy egyezmény vonatkozó **előírásait**.

„Egyértelmű bizonyítékok” abban az esetben állnak fenn, amikor az ellenőr olyan jelenségeket talál, amelyek saját szakmai megítélése szerint a hajó, annak felszerelése vagy személyzete vonatkozásában részletesebb ellenőrzés végrehajtását igénylik.

Az egyértelmű bizonyítékokra példák az V. mellékletben és a VII. melléklet C. szakaszában **találhatók**.

13. cikk

Megerősített ellenőrzés

(1) **A következő hajókatéóriák esetén a I. melléklet II. rész 3.1. szakasz a) és b) pontja értelmében kiterjesztett ellenőrzést kell végezni:**

- **nagy kockázati profilú hajók,**
- **tizenkét évesnél idősebb személyszállító hajók, olajszállító tartályhajók, gáz- és vegyi anyag-szállító hajók vagy ömlesztettáru-szállító hajók,**
- **nagy kockázati profilú hajók vagy tizenkét évesnél idősebb személyszállító hajók, olajszállító tartályhajók, gáz- és vegyi anyag-szállító hajók vagy ömlesztettáru-szállító hajók döntő vagy váratlan tényezők esetén,**
- **a 20. cikknek megfelelően meghozott kitiltási intézkedéseket követően újbóli ellenőrzésnek alávetett hajók.**

(2) **A kiterjesztett ellenőrzés alá vonandó hajó által küldött előzetes értesítés kézhezvételekor az illetékes hatóság haladéktalanul tájékoztatja a hajót, hogy végeznek-e rajta kiterjesztett ellenőrzést vagy nem.**

2007. április 25., szerda

14. cikk

Iránymutatások és eljárások a tengeri biztonságot szabályozó közösségi jog értelmében

(1) Ezen irányelv értelmében a VI. mellékletben felsorolt, a hajók ellenőrzésére vonatkozó eljárásokat és iránymutatásokat kell megfelelőnek tekinteni.

A tagállamok gondoskodnak róla, hogy illetékes hatóságai megfelelő tájékoztatást kapjanak a közösségi szabályozás értelmében végrehajtandó vonatkozó iránymutatásokról és eljárásokról, valamint ellenőrzik megfelelő végrehajtásukat.

(2) Ami a biztonsági ellenőrzéseket illeti, a tagállamok kötelesek a VII. mellékletben leírt eljárást alkalmazni a kikötőikbe befutó, és a 725/2004/EK rendelet 3. cikke (1) és (2) bekezdéseiben említett hajók esetén, ha azok nem az ellenőrző kikötő államának lobogója alatt hajóznak.

Ezeket az eljárásokat kell alkalmazni a 725/2004/EK rendelet 3. cikkének (3) bekezdésében említett hajókra, ha e rendelet rendelkezéseit kiterjesztették a 3. cikk (3) bekezdésében említett hajókra.

(3) A kiterjesztett ellenőrzésekről szóló 13. cikk rendelkezései vonatkoznak a ro-ro komphajókra és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre is, az 1999/35/EK irányelv 2. cikke a) és b) pontjai értelmében.

Ha egy hajó az 1999/35/EK irányelv 6. és 8. cikke értelmében végrehajtott szemle tárgyát képezte, a szemle részletesebb vagy megerősített ellenőrzésnek felel meg, és ennek megfelelően feltüntetik azt az ellenőrzési adatbázisban.

A ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek esetén az 1999/35/EK irányelv 10. cikke szerint kimondott üzemeltetési tilalom sérelme nélkül kell alkalmazni ezen irányelv rendelkezéseit a hibák kijavítására, a visszatartásra és a kilitásra vonatkozóan.

15. cikk

Az egyes hajókat érintő kilitó intézkedések

(1) A tagállamok biztosítják, hogy **az e bekezdésben** megállapított feltételeknek megfelelő hajók – a 20. cikk (6) bekezdésében megállapított esetek kivételével – ne futhassanak be a kikötőikbe és réveikbe, **ha:**

- e hajók olyan állam lobogója alatt hajóznak, amely szerepel a párizsi memorandumnak megfelelően az ellenőrzési adatbázisban rögzített adatok alapján és a Bizottság évenkénti közzététele alapján elfogadott fekete vagy szürke listán, és
- e hajókat egy tagállam vagy a párizsi memorandum egyik aláíró állama kikötőjében az elmúlt 36 hónap során az 1999/35/EK irányelv alapján több mint kétszer tartották vissza vagy tiltották meg az üzemeltetésüket.

E bekezdés alkalmazásában a párizsi memorandummal meghatározott lista minden év július 1-én lép hatályba.

A kilitó intézkedés csak az intézkedés időpontjától számított három hónap leteltével szüntethető meg, ha a IX. melléklet (4)–(10) bekezdésében említett feltételek teljesülnek.

Ha a hajót másodszor is kilitják, a várakozási időszak tizenkét hónapra nő. A Közösség valamely kikötőjéből történő bármely további visszatartás esetén a hajót véglegesen kilitják a Közösség valamennyi kikötőjéből és révéből.

(2) E cikk alkalmazásában a tagállamoknak a IX. melléklet B. pontjában megállapított eljárásoknak kell eleget tenniük.

2007. április 25., szerda

16. cikk

Az ellenőrzés jelentése a hajóparancsnoknak

Valamely ellenőrzés, részletesebb ellenőrzés vagy megerősített ellenőrzés végeztével az ellenőr jelentést készít a X. melléklettel összhangban. A vizsgálati jelentés egy példányát a hajóparancsnok rendelkezésére bocsátják.

17. cikk

Panaszok

Az illetékes hatóság köteles első ellenőrzés keretében kivizsgálni a fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozó minden olyan a 2. cikk 15. pontja szerinti panaszt, amit bizonyítottan érintett személyek tesznek.

Az első ellenőrzésnek lehetővé kell tennie annak mihamarabbi megállapítását, hogy a panasz befogadható-e, vagy pedig nyilvánvalóan megalapozatlan, illetve visszaélészerű.

Ha az illetékes hatóság az előterjesztett panaszt bizonyítottan megalapozatlannak ítéli, döntéséről és annak indokairól tájékoztatja a panaszost.

A panaszt benyújtó személy nevét nem szabad az érintett hajó parancsnoka vagy tulajdonosa előtt felfedni. Az ellenőr biztosítja a hajó személyzetével zajló interjúk bizalmasságát.

A nem bizonyítottan megalapozatlan panaszokról és az ezek nyomában született intézkedésekről a tagállamok kötelesek tájékoztatni a lobogó szerinti állam hatóságait, valamint *adott esetben az ILO-t*.

18. cikk

Hiányosságok orvoslása és a hajó visszatartása

(1) Az illetékes hatóság meggyőződik róla, hogy az egyezményekkel összhangban *orvosolnak-e* az ellenőrzések által megerősített vagy feltárt minden hiányosságot.

(2) A biztonságra, az egészségre vagy a környezetre nézve egyértelműen veszélyt jelentő hiányosságok esetében annak a kikötő szerinti államnak az illetékes hatósága, amelyben a hajó ellenőrzését végrehajtják, gondoskodik arról, hogy a hajót visszatartsák vagy azt az üzemmódot, amelynél a hiányosságokat feltárták, leállítsák. A hajó visszatartását elrendelő határozat vagy az üzemeltetés leállítása mindaddig nem oldható fel, amíg a veszély kockázatát meg nem szüntetik, vagy amíg az érintett hatóság meg nem állapítja, hogy a hajó a szükséges feltételek teljesülése esetén kifuthat a tengerre, vagy a hajó üzemeltetése folytatható az utasok vagy a személyzet biztonságának és egészségének kockázata, más hajók veszélyeztetése, vagy a tengeri környezet feltételezhető veszélyeztetése nélkül.

(3) A 725/2004/EK rendelettel összhangban biztonsági alapon elrendelt korlátozások sérelme nélkül az illetékes hatóság által kiadott visszatartási utasításban:

- a) rendelkezni lehet arról, hogy a hajó adott helyen állomásozzon vagy egy adott révbe vagy horgonyzóhelyre áthajózzon; és
- b) meg lehet jelölni azokat a körülményeket, amelyek mellett a hajóparancsnok más helyre kormányozhatja a hajót biztonsági okok miatt vagy a környezet szennyezésének megelőzése érdekében.

(4) Az ellenőr szakmai véleményének kialakításakor azzal kapcsolatosan, hogy egy hajót vissza kell-e tartani vagy sem a XI. mellékletben szereplő kritériumokat alkalmazza.

Ebben a vonatkozásban ha az ellenőrzés felfedi, hogy a hajót nem szerelték fel üzemképes úti adatrögzítővel, amennyiben annak használata kötelező a 2002/59/EK irányelv értelmében, az illetékes hatóság biztosítja, hogy a hajót visszatartsák.

2007. április 25., szerda

Ha a visszatartást indokoló hiányosság nem pótolható azonnal a visszatartás szerinti kikötőben, az illetékes hatóság engedélyezheti, hogy a hajó folytassa útját a visszatartó kikötőhöz legközelebbi hajójavító üzembe, ahol ez azonnal pótolható, vagy előírhatja, hogy a hiányosságokat legfeljebb 30 napon belül pótolják, a párizsi memorandum által kialakított iránymutatásoknak megfelelően. Ebből a célból a 20. cikkben megálapított eljárásokat alkalmazzák.

(5) Kivételes esetben, amikor egy hajó általános állapota nyilvánvalóan nem elégíti ki a követelményeket, az illetékes hatóság felfüggesztheti az ellenőrzést az ilyen hajón mindaddig, amíg a felelősök meg nem teszik a szükséges lépéseket annak biztosítása érdekében, hogy a hajó az egyezmények vonatkozó előírásait kielégítse.

(6) Ha visszatartást rendelnek el, az illetékes hatóságok írásban a vizsgálati jelentés csatolásával haladéktalanul tájékoztatják a lobogó szerinti állam hatóságát, vagy ha ez nem lehetséges, az adott állam konzulját vagy ennek hiányában a legközelebbi diplomáciai képviselőt minden olyan körülményről, amely miatt a visszatartás szükségessé vált. **Emellett értesítik** az osztályozási bizonyítványok, **illetve a** nemzetközi egyezményekkel összhangban kiadott, **hatósági** bizonyítványok kibocsátásáért felelős, kinevezett ellenőröket vagy elismert szervezeteket is.

(7) Ezen irányelv rendelkezései nem érintik az egyezményeknek a kikötő szerint illetékes állam hatósága általi ellenőrzésekkel kapcsolatos értesítésekre és jelentési eljárásokra vonatkozó külön előírásait.

(8) Amikor egy kikötő szerint illetékes állam hatósága ezen irányelv értelmében ellenőrzési jogosultságát gyakorolja, minden lehetséges módon arra törekszik, hogy elkerülje a hajó indokolatlan visszatartását vagy késleltetését. Ha egy hajót indokolatlanul tartanak vissza vagy késleltetnek, a hajó tulajdonosa vagy üzemeltetője jogosult az elszenvedett károk vagy veszteségek megtérítésének követelésére. Minden feltételezeten indokolatlan visszatartás vagy késedelem esetén a bizonyítás a hajó tulajdonosát vagy üzemeltetőjét terheli.

(9) Az illetékes hatóság a lehető leghamarabb értesíti a kikötői hatóságot a kiadott visszatartási határozatról.

(10) A kikötők túlzásfóltóságát elkerülendő az illetékes hatóság engedélyt adhat arra, hogy egy visszatartott hajót a kikötő másik részébe kormányozzanak, ha ez biztonságosan végrehajtható. A kikötők zsúfoltsága azonban nem lehet szempont a hajók visszatartásáról vagy a visszatartó rendelkezés feloldásáról szóló döntés meghozatalakor.

A visszatartott hajók elhelyezésének megkönnyítése érdekében a kikötőhatóságoknak együtt kell működniük az illetékes hatóságokkal.

19. cikk

Fellebbezési jogosultság

(1) A hajótulajdonos vagy üzemeltető, illetve azoknak a tagállamban lévő képviselője jogosult fellebbezni az illetékes hatóság visszatartásra vagy kitiltásra irányuló döntése ellen. A fellebbezésnek nincs felfüggesztő hatálya, **de bejegyzik az ellenőrzési adatbázisba.**

(2) A tagállamok e célra nemzeti jogszabályaiknak megfelelő eljárásokat dolgoznak ki és tartanak fenn. **Együttműködnek az e cikk alkalmazásához szükséges egységes előírások és eljárások kidolgozása céljából, különösen a jogorvoslati kérelmek kezelése ésszerű határidejének biztosítása érdekében.**

(3) Az illetékes hatóság az (1) bekezdésben említett hajó parancsnokát a fellebbezési jogosultságáról **és az azzal összefüggő gyakorlati szabályokról** megfelelően tájékoztatja.

2007. április 25., szerda

- (4) Ha hajó tulajdonosának vagy üzemeltetőjének vagy annak képviselőjének fellebbezése vagy kérvénye eredményeképpen a visszatartó vagy a kitiltó határozatot visszavonják vagy módosítják:
- a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy az ellenőrzési adatbázis haladéktalanul módosuljon ennek megfelelően,
 - az a tagállam, amelynek területén a visszatartó vagy kitiltó határozatot kiadták, a döntést követő 24 órán belül helyesbíti a 25. *cikk* összhangban kiadott információt.

20. cikk**Az ellenőrzések és a visszatartások nyomon követése**

(1) Ha a 18. *cikk* (2) bekezdésében említett hiányosságok nem orvosolhatók abban a kikötőben, ahol az ellenőrzést végrehajtották, az érintett tagállam illetékes hatósága engedélyezheti az érintett hajó számára, hogy **közvetlenül** a visszatartó kikötőhöz legközelebbi hajójavító üzembe hajózzon, ahol sor kerülhet intézkedésre, és amelyet a hajó parancsnoka és az érintett hatóságok választanak ki, ha a lobogó szerinti állam illetékes hatósága által meghatározott és az érintett tagállam által elfogadott feltételek teljesülnek. E feltételek biztosítják, hogy a hajó az utasok vagy a személyzet biztonságának és egészségének, továbbá más hajók veszélyeztetése nélkül, vagy a tengeri környezet feltételezhető veszélyeztetése nélkül teszi meg az utat.

(2) Ha a hajót azért küldik a hajójavító üzembe, mert nem felel meg az IMO A.744(18) határozatának, akár a hajók dokumentációja, akár a hajók szerkezeti hibái és hiányosságai tekintetében, az illetékes hatóság megkövetelheti a szükséges vastagsgmérések elvégzését, mielőtt a hajó számára engedélyezi a kikötő elhagyását.

(3) Az (1) bekezdésben említett esetben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelynek kikötőjében az ellenőrzést végrehajtották, tájékoztatja annak a tagállamnak az illetékes hatóságát, amelyben a hajójavító üzem található, valamint a 18. *cikk* (6) bekezdésében említett feleket és – az esetnek megfelelően – a feltételek teljesítéséért felelős minden más hatóságot is a hajó útjáról.

Az ilyen tájékoztatásban részesülő tagállam illetékes hatósága értesítést küld a tájékoztatást nyújtó hatóság számára a meghozott intézkedésekről.

(4) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a közösségben található valamennyi kikötő **és rév** megtagadja a belépést az (1) bekezdésben említett, a tengerre kifutó azon hajó esetén:

- amely nem elégíti ki annak a tagállamnak az illetékes hatósága által meghatározott feltételeket, amelynek a kikötőjében az ellenőrzést végrehajtották; vagy
- amely azáltal, hogy nem keresi fel a kijelölt hajójavító üzemet, megtagadja az egyezmények vonatkozó előírásainak kielégítését.

A kitiltó határozat mindaddig érvényben marad, amíg a hajótulajdonos vagy a hajóüzemeltető annak a tagállamnak az illetékes hatósága számára, amelynek kikötőjében a hajón hiányosságot észleltek, kielégítő módon nem szolgáltat bizonyítékokat arról, hogy a hajó teljes mértékben eleget tesz az egyezmények vonatkozó előírásainak

(5) A (4) bekezdés (a) pontjában említett esetben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelyben a hajón hiányosságot észleltek, haladéktalanul értesíti a többi tagállam illetékes hatóságait.

A (4) bekezdés (b) pontjában említett esetben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelyben a hajójavító üzem található, haladéktalanul értesíti a többi tagállam illetékes hatóságait.

A kikötőbe történő befutás elutasítását megelőzően a tagállam kérheti az érintett hajó lobogó szerinti hatóságával a konzultációk felvételét.

2007. április 25., szerda

(6) A (4) bekezdés rendelkezéseitől eltérve a kikötő szerinti állam illetékes hatósága engedélyezheti a hajó meghatározott kikötőbe **vagy révbe** történő befutását *vis maior* jellegű, vagy a biztonsági megfontolásokat hatálytalanító események bekövetkezése esetén, vagy a szennyezés kockázatának csökkentése vagy lehető legkisebb szinten tartása céljából, vagy a hiányosságok orvoslásának megtörténte miatt, feltéve hogy a hajótulajdonos, a hajó üzemeltetője vagy a hajóparancsnok a hajó *biztonságos beérkezése* biztosításához a tagállam illetékes *hatóságának elvárásait kielégítő* módon megtette a szükséges intézkedéseket.

21. cikk

Az ellenőrökre vonatkozó képzési követelmények

- (1) Ellenőrzések végrehajtására csak a XII. mellékletben előírt képesítési követelményeket teljesítő, és az illetékes hatóság által a kikötő szerinti állam ellenőrzéseinek végzésére felhatalmazott személyek jogosultak.
- (2) Ha a kikötő szerinti állam illetékes hatósága nem tud az ellenőrzés céljaira a kívánt szakismeretekkel rendelkező személyt biztosítani, az illetékes hatóság ellenőre számára bármely olyan személy segítséget nyújthat, aki rendelkezik a szükséges szakismeretekkel.
- (3) Az illetékes hatóság, a kikötő szerinti illetékes állam ellenőrzését végző személyek és a számukra segítséget nyújtó személyek gazdaságilag nem lehetnek érdekelték sem abban a kikötőben, ahol az ellenőrzést végrehajtják, sem pedig az ellenőrzött hajóban, továbbá az ellenőrző személyek nem állhatnak olyan nem állami szervezetek szolgálatában, amelyek törvényben előírt okmányokat és osztályozási bizonyítványokat bocsátanak ki, vagy akik e bizonyítványok vagy osztályozási bizonyítványok kibocsátásához szükséges felügyeleti szemléket végeznek, és nem vállalhatják ilyen szervezetek nevében munkák elvégzését.
- (4) Minden ellenőr magánál *tartja a kikötő szerinti illetékes állam általi ellenőrzéseket végrehajtó személyek igazolványa közös modelljének kidolgozásáról* szóló 1996. június 25-i 96/40/EK bizottsági irányelvvel⁽¹⁾ összhangban az illetékes hatóság által, az ellenőr nevére kiállított igazolványt.
- (5) A tagállamoknak kötelességük meggyőződni az ellenőrök szakértelméről, és a XII. mellékletnek megfelelő ismeretekből az ellenőröknek vizsgát kell tenniük, mielőtt felhatalmazást kapnak az ellenőrzések végzésére. A vizsgát öt évenként meg kell ismételni.
- (6) A tagállamoknak az ebben az irányelvben vagy az egyezmények mellékleteiben előírt, a kikötő szerinti állam általi ellenőrzések **közösségi** rendszerében bekövetkezett változásokkal kapcsolatban biztosítaniuk kell az ellenőrök megfelelő képzését.
- (7) A Bizottság a tagállamokkal együttműködve *kidolgoz* egy összehangolt közösségi rendszert az ellenőrök képesítésére és képzésére.

22. cikk

Révkalauzok és kikötőhatóságok jelentései

- (1) A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, **hogy egy** tagállam egyik kikötője felé tartó vagy ott tartózkodó hajó irányításában részt vevő révkalauzok, ha szokásos feladataik teljesítése közben bármiféle olyan **rendellenesség vagy megállapítás vagy esetleges nyilvánvaló hiba tudomásukra** jut, amely veszélyezteti a hajó biztonságos útját, vagy amely a tengeri környezet veszélyeztetésével fenyeget, haladéktalanul **tájékoztathatják** a kikötő szerinti állam vagy a parti állam illetékes hatóságait.
- (2) Ha a kikötőhatóság szokásos feladatainak teljesítése közben tudomást szerez arról, hogy a felügyelete alá tartozó kikötőben tartózkodó hajón olyan **rendellenességek vagy megállapítások vagy nyilvánvaló hibák** tapasztalhatók, amelyek veszélyeztethetik a hajó biztonságát vagy a tengeri környezet veszélyeztetésével fenyegetnek, a kikötőhatóság haladéktalanul tájékoztatja a kikötő szerinti állam illetékes hatóságát.

⁽¹⁾ HL L 196., 1996.8.7., 8. o.

2007. április 25., szerda

(3) A tagállamok **biztosítják**, hogy a révkalauzok és a kikötőhatóságok – **amikor csak lehetséges** – elektronikus formátumban **jelentik az alábbi információkat**:

- **a hajó adatai (neve, IMO-száma, hívójele és lobogója),**
- **hajózási adatok (származási kikötő, rendeltetési kikötő),**
- **a fedélzeten tapasztalt rendellenességek, megállapítások vagy nyilvánvaló hibák leírása.**

(4) A Bizottság a 30. cikk (2) bekezdésében foglalt ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással elfogadhatja e cikk végrehajtási intézkedéseit, beleértve a harmonizált elektronikus formátumot és a révkalauzok és kikötőhatóságok által felfedezett nyilvánvaló rendellenességek vagy hibák, valamint a tagállami intézkedések jelentésének eljárásait.

23. cikk

Együttműködés

(1) Minden tagállam gondoskodik arról, hogy kikötőhatóságai és más illetékes hatóságok vagy szervezetek ellássák a kikötő szerinti állam általi ellenőrzést végző illetékes hatóságát a birtokukban lévő, következő információval:

- a III. melléklettel összhangban bejelentett információ;
- azon hajókról szóló információ, amelyek nem tettek eleget az ebben az irányelvben előírt értesítési kötelezettségnek, valamint a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló 2000. november 27-i 2000/59/EK⁽¹⁾ és 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek, és adott esetben a 725/2004/EK rendeletnek;
- azon hajókról szóló információ, amelyek úgy hajóztak ki, hogy a 2000/59/EK irányelv 7. vagy 10. cikkének nem tettek eleget;
- azon hajókról szóló információ, amelyek számára megtagadták a belépést, vagy melyeket kiutasítottak egy kikötőből biztonsági okok miatt.

(2) A tagállamok gondoskodnak saját illetékes hatóságuk és az összes többi tagállam illetékes hatóságai közötti információcseréről és együttműködésről, és fenntartják a saját illetékes hatóságuk, a Bizottság, adott esetben az ellenőrzési adatbázis között az operatív kapcsolatot.

A tagállamok minden megfelelő intézkedést megtesznek annak biztosítására, hogy az ellenőrzési adatbázist az ebből az irányelvből fakadó követelmények szerint frissítsék.

Az ellenőrzések elvégzése céljából az ellenőrök felhasználják a hajó ellenőrzésével kapcsolatban az Equasis információs rendszeren keresztül elérhető nyilvános és magánjellegű adatbázisokat.

(3) A tagállamok minden megfelelő intézkedést megtesznek annak biztosítására, hogy az ellenőrzésekről szóló adatok késedelem nélkül bekerüljenek az ellenőrzési adatbázisba.

Az ebben a bekezdésben említett információknak meg kell felelniük a X. és XIII. mellékletben meghatározottaknak.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy az illetékes állami kikötői ellenőrző hatóság ellássa a kikötői hatóságokat a rendelkezésére álló megfelelő információkkal.

⁽¹⁾ HL L 332., 2000.12.28., 81. o. A legutóbb a 2002/84/EK irányelvvel (HL L 324., 2002.11.29., 53. o.) módosított irányelv.

24. cikk

Ellenőrzési adatbázis

- (1) Az Európai Unió és a párizsi memorandum országai számára közös adatbázist kell létrehozni. A Bizottság az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség segítségével kifejleszti és karbantartja az ellenőrzési adatbázist. Az adatbázis leírja a hajók kockázati profilját, jelzi az ellenőrzésre váró hajókat, kiszámítja az ellenőrzési kötelezettségeket és képes fogadni a hajók mozgására vonatkozó adatokat.
- (2) Az adatbázis segítségével a tagállamok hajói fehér, szürke vagy fekete listába sorolhatók a Bizottság által a 30. cikk (2) bekezdésében foglalt ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással megállapított módszer alapján.
- (3) A rendszer alapját az Európai Unió és a párizsi memorandum közös követelményei alkotják. Bizonyos uniós követelmények esetében azonban a Közösség belátása szerint dönthet a rendszer ilyen követelményeknek való megfelelése érdekében történő fejlesztéséről és esetleges kiigazításáról.
- (4) Az ellenőrzési adatbázisnak meg kell felelnie a jövőbeli fejleményeknek és képesnek kell lennie kapcsolódni a többi közösségi tengerbiztonsági adatbázishoz, illetve szükség esetén a megfelelő nemzeti információs rendszerekhez.
- (5) Az ellenőrzési adatbázis szükség esetén tartalmazza a párizsi egyetértési memorandum egyes előírásait, és ezen irányelv vonatkozásában képes lesz adatokat fogadni a párizsi memorandumban résztvevő harmadik államok által végzett ellenőrzésekről.
- (6) Az ellenőrzési adatbázishoz az IMO tagjainak adminisztrációja és a felelőssége alá tartozó szervezetek, valamint a érintett felek „csak olvasható” módban férhetnek hozzá. Az ilyen hozzáféréshez a tagállami ellenőröktől megkövetelhető hasonló titoktartási megállapodás szükséges.

25. cikk

Az információ közzététele

- (1) Minden tagállam illetékes hatósága meghozza a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az ellenőrzésekkel, visszatartásokkal és kitiltásokkal kapcsolatos információkat a XIII. melléklettel összhangban közzétegyék.
- (2) E cikk rendelkezései nem érintik a felelősségre vonatkozó nemzeti jogszabályokat.

26. cikk

A hajóüzemeltetők és hajótársaságok feketelistája

A Bizottság legalább havonta egyszer tájékoztatót állít össze és tesz közzé egy nyilvános internetes oldalon azokról a társaságokról, amelyek teljesítményét – az I. melléklet I. részének e) pontjában említett eljárás szerint a hajók kockázati profiljának elemzése alapján – egy három hónapos vagy annál hosszabb időszak során gyengének vagy rendkívül gyengének ítélte.

A Bizottság a 30. cikk (2) bekezdésében foglalt ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással elfogadja az e cikk végrehajtásához szükséges szabályokat.

2007. április 25., szerda

27. cikk

Költségek megtérítése

- (1) Ha a **12. és 13. cikkben** említett ellenőrzések egy egyezmény hatálya alatti előírásokkal kapcsolatosan olyan hiányosságok meglétét tárják fel vagy állapítják meg, amelyek egy hajó visszatartását teszik szükségessé, bármely szokásos elszámolási időszak folyamán az ilyen ellenőrzésekkel kapcsolatosan felmerülő összes költséget a hajótulajdonosnak, a hajóüzemeltetőnek vagy a kikötő szerinti országban jelenlévő képviselőnek kell megtérítenie.
- (2) Egy tagállam illetékes hatósága által a *20. cikk (4) bekezdése és a 15. cikk* rendelkezései szerint végrehajtott ellenőrzésekkel kapcsolatos összes költséget a hajótulajdonos vagy a hajó üzemeltetője viseli.
- (3) Ha egy hajót visszatartanak, a hajótulajdonos vagy üzemeltető viseli a kikötői visszatartással kapcsolatos összes költséget.
- (4) A hajó visszatartását mindaddig nem szabad feloldani, amíg a költségek teljes összegének befizetése meg nem történt, vagy kielégítő biztosítékot nem nyújtottak a költségek megtérítésére.

28. cikk

A végrehajtás nyomon követéséhez szükséges adatok

A tagállamok a XIV. mellékletben megállapított időközönként közlik a Bizottsággal **és az Európai Tengerbiztonsági Ügynökséggel** az abban a mellékletben felsorolt információkat.

A tagállamok megtesznek minden intézkedést annak biztosítására, hogy a Bizottság **és az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség** teljes körűen és korlátlanul hozzáférhessen a *23. cikk (2) bekezdésében* említett információs rendszerben kezelt minden adathoz.

29. cikk

A tagállamok teljesítményének és az irányelvnek való megfelelésének ellenőrzése

Ezen irányelv hatékony végrehajtása biztosítása céljából és az 1406/2002/EK rendelet 2. cikkének (b) bekezdése i) pontjával összhangban a Közösségnek a kikötő szerinti állam általi ellenőrzési rendszere általános működtetését ellenőrizendő, a Bizottság összegyűjti a szükséges információkat és tagállami látogatásokat végez.

30. cikk

A bizottság

- (1) A Bizottságot a *2002. november 5-i 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet* ⁽¹⁾ 3. cikke által létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti.
- (2) E bekezdésre történő hivatkozáskor az *1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1) és (4) bekezdését és 7. cikkét* kell alkalmazni, figyelemmel *8. cikkének* rendelkezéseire is.

Az *1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében* megállapított időszak három hónap.

⁽¹⁾ HL L 324., 2002.11.29., 1. o. A legutóbb a *93/2007/EK bizottsági rendelettel* (HL L 22., 2007.1.31., 12. o.) módosított rendelet.

2007. április 25., szerda

31. cikk

Módosítási eljárás

Ezen irányelv *a hatályának kiterjesztése nélkül* módosítható a 30. cikk (2) bekezdésében foglalt ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással annak érdekében, hogy:

- a) kiigazítsák **a mellékleteket** az ezen irányelv végrehajtásából nyert tapasztalatok alapján és a párizsi memorandum továbbfejlesztésének figyelembevételével;
- b) **az I. melléklet kivételével** kiigazítsák a mellékleteket, hogy azok figyelembe vegyék a tengeri biztonságról és védelemről szóló közösségi jogszabályok, valamint az egyezmények, jegyzőkönyvek, szabályzatok és az illetékes nemzetközi szervezetek határozatainak módosításait, továbbá a párizsi memorandum már hatályba lépett módosításait.
- c) **az** ezen irányelv alkalmazására vonatkozó nemzetközi egyezmények **jegyzékét és** az azokban szereplő meghatározásokat módosítsák.

A 2. cikkben említett nemzetközi okmányok módosításai a 2099/2002/EK rendelet 5. cikke szerint kizárhatók ennek az irányelvnek a hatálya **alól**.

32. cikk

Szankciók

A tagállamok szankciók rendszerét alakítják ki arra az esetre, ha megsértik az ezen irányelv értelmében elfogadott nemzeti jogszabályait, és meghoznak minden szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy e szankciókat alkalmazzák. Az ilyen módon előírt szankcióknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó hatásúnak kell lenniük.

A Bizottság gondoskodik arról, hogy az így meghatározott szankciók lehetővé tegyék a Közösségben az ellenőrzési rendszer egységés alkalmazását, és ne teremtsenek aránytalanságokat a tagállamok között.

33. cikk

Felülvizsgálat

A Bizottság legkésőbb ezen irányelv átültetésének határidejétől számított 18 hónapon belül felülvizsgálja ezen irányelv végrehajtását. A felülvizsgálat során többek között ellenőrzik **az 5. cikkben szereplő közösségi ellenőrzési kötelezettség teljesülését**, az egyes tagállamokban a kikötő szerinti állam általi ellenőrzést végző ellenőrök, illetve az elvégzett ellenőrzések számát, **valamint a 7. cikkben szereplő, az elmulasztott ellenőrzésekre vonatkozó méltányos elosztási mechanizmus működését**.

A Bizottság közli a felülvizsgálat eredményeit az Európai Parlamenttel és a Tanáccsal, és a felülvizsgálat alapján meghatározza, hogy szükséges-e módosító irányelv vagy további jogszabályok beterjesztése ezen a területen.

34. cikk

Végrehajtás és tájékoztatás

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy megfeleljenek ezen irányelv [...] cikkeinek és a [...] melléklet [...] pontjainak, [annak cikkeinek vagy szakaszainak, valamint azoknak a mellékleteknek, amelyek a korábbi irányelvhez képest lényegileg módosultak,] a 36. cikkben szereplő időponttól számított 18 hónapon **belül**.

2007. április 25., szerda

(2) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkoznak erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A rendelkezéseknek tartalmazniuk kell olyan értelmű nyilatkozatot, hogy a hatályos törvényekben, rendeletekben és közigazgatási rendelkezésekben az ezzel az irányelvel hatályon kívül helyezett irányelvekre tett hivatkozásokat erre az irányelvre való hivatkozásként kell értelmezni. A hivatkozás módját és szövegét a tagállamok határozzák meg.

(3) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azon főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadtak el.

(4) Ezen túl a Bizottság rendszeresen tájékoztatja az Európai Parlamentet és a Tanácsot az irányelv tagállamokon belüli végrehajtásának előrehaladásáról.

35. cikk**Hatályon kívül helyezés**

A XV. melléklet A. részében felsorolt irányelvekkel módosított 95/21/EK irányelv ...-tól/-től (*) hatályát veszti a XV. melléklet B. részében felsorolt irányelvek nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó határidőkkel kapcsolatos tagállami kötelezettségek sérelme nélkül.

A hatályon kívül helyezett irányelvre vonatkozó hivatkozásokat erre az irányelvre történő hivatkozásnak kell tekinteni, és a XVI. mellékletben található korrelációs táblázat szerint kell értelmezni.

36. cikk**Hatály**

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

A [...] cikkek és a [...] mellékletek, [azok cikkei és szakaszai, valamint a mellékletek olyan pontjai, amelyek az előző irányelvhez képest nem módosultak lényegileg,] ...-tól/-től (*) lépnek hatályba.

37. cikk**Címzettek**

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt ...-ban/-ben, ...-án/-én.

Az Európai Parlament részéről
az elnök

A Tanács részéről
az elnök

(*) Ezen irányelv hatályba lépésének időpontjában.